

Министерство образования и науки Российской Федерации
Федеральное государственное автономное
образовательное учреждение высшего образования
**«НАЦИОНАЛЬНЫЙ ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЙ
ТОМСКИЙ ПОЛИТЕХНИЧЕСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ»**
ЮРГИНСКИЙ ТЕХНОЛОГИЧЕСКИЙ ИНСТИТУТ

Юргинский технологический институт
Направление 38.03.01 «Экономика»
Кафедра экономики и автоматизированных систем управления

БАКАЛАВРСКАЯ РАБОТА

Тема работы
Организация работы транспортного хозяйства Юргинского ЛПУМГ ООО «Газпром трансгаз Томск»

УДК629.08:658.012.12(571.17)

Студент

Группа	ФИО	Подпись	Дата
3-17Б30	Тимербаев Евгений Равильевич		

Руководитель

Должность	ФИО	Ученая степень звание	Подпись	Дата
Доцент кафедры ЭиАСУ	Суздалова Марина Анатольевна	к.пед.н.		

КОНСУЛЬТАНТЫ:

по разделу «Социальная ответственность»

Должность	ФИО	Ученая степень звание	Подпись	Дата
Доцент кафедры БЖДиФВ	Валуев Денис Викторович	к.т.н., доцент		

ДОПУСТИТЬ К ЗАЩИТЕ:

И.о. зав. кафедрой	ФИО	Ученая степень звание	Подпись	Дата
ЭиАСУ	Лизунков Владислав Геннадьевич	к.пед.н.		

Планируемые результаты обучения по ООП

Код результата	Результат обучения (выпускник должен быть готов)
P1	Применять глубокие гуманитарные, социальные, экономические и математические знания для организации и управления экономической деятельностью предприятий с соблюдением правил охраны здоровья, безопасности труда и защиты окружающей среды
P2	Применять типовые методики и действующую нормативно-правовую базу для экономических расчетов и представлять их результаты в соответствии со стандартами организации
P3	Ставить и решать задачи экономического анализа, связанные со сбором и обработкой экономических данных с использованием отечественных и зарубежных источников информации и современных информационных технологий, а также с анализом и интерпретацией полученных результатов
P4	Разрабатывать предложения по совершенствованию управленческих решений с учетом критериев их социально-экономической эффективности, используя современные информационные технологии
P5	Преподавать экономические дисциплины, разрабатывать и совершенствовать их учебно-методическое обеспечение
P6	Эффективно работать индивидуально, в качестве члена или руководителя малой группы, состоящей из специалистов различных направлений и квалификаций, нести ответственность за организационно-управленческие решения и результаты работы
P7	Активно владеть иностранным языком на уровне, позволяющем работать с информацией и документами в иноязычной среде
P8	Активно использовать навыки работы с компьютером как средством управления информацией с соблюдением требований информационной безопасности
P9	Демонстрировать глубокие знания социальных, этических, культурных и исторических аспектов развития общества и компетентность в вопросах прогнозирования социально-значимых проблем и процессов
P10	Самостоятельно учиться и непрерывно повышать квалификацию в течение всего периода профессиональной деятельности, в том числе с использованием глобальных информационных систем

Министерство образования и науки Российской Федерации
Федеральное государственное автономное
образовательное учреждение высшего образования
**«НАЦИОНАЛЬНЫЙ ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЙ
ТОМСКИЙ ПОЛИТЕХНИЧЕСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ»**
ЮРГИНСКИЙ ТЕХНОЛОГИЧЕСКИЙ ИНСТИТУТ

Юргинский технологический институт
Направление 38.03.01 «Экономика»
Кафедра экономики и автоматизированных систем управления

УТВЕРЖДАЮ:
И.о. зав. кафедрой ЭиАСУ

(Подпись) Лизунков В.Г.
(Ф.И.О.)

ЗАДАНИЕ
на выполнение выпускной квалификационной работы

В форме:

Бакалаврской работы

Студенту:

Группа	ФИО
3-17Б30	Тимербаев Евгений Равильевич

Тема работы:

Организация работы транспортного хозяйства Юргинского ЛПУМГ ООО «Газпром трансгаз Томск»	
Утверждена приказом директора (дата, номер)	№12/с от 31.01.2018

Срок сдачи студентом выполненной работы:	03.06.2018
--	------------

ТЕХНИЧЕСКОЕ ЗАДАНИЕ:

Исходные данные к работе:	Объект исследования – процесс организации фирмы по оказанию электромонтажных услуг. Федеральный Закон от 04.05.2011 N 99-ФЗ «О лицензировании отдельных видов деятельности». Федеральный Закон от 27.12.2002 N184-ФЗ «О техническом регулировании». ГОСТ 12.3.032-84 ССБТ «Работы электромонтажные. Общие требования безопасности» Приказ Министерства регионального развития Российской Федерации от 30 декабря 2009 г. N 624 «Об утверждении Перечня видов работ по инженерным изысканиям, по подготовке проектной документации, по строительству, реконструкции, капитальному ремонту объектов капитального строительства, которые оказывают влияние на безопасность
----------------------------------	---

	<p>объектов капитального строительства» Градостроительный кодекс РФ (ГрК РФ) от 29 декабря 2004 г. N 190-ФЗ. Ст. 48.1 «Особо опасные, технически сложные и уникальные объекты» Решение Думы Города Томска от 30.10.2007 № 654 (в редакции от 04.03.2014 № 968) «О системе налогообложения в виде единого налога на вмененный доход для отдельных видов деятельности на территории муниципального образования «Город Томск». Закон Томской области №51-ОЗ «Об установлении на территории Томской области налоговых ставок по налогу, взимаемому в связи с применением упрощенной системы налогообложения» в редакции от 08.10.2012.</p>
Перечень подлежащих исследованию, проектированию и разработке вопросов	<p>Аналитический обзор по литературным источникам с целью определения экономического обоснования организации фирмы в г. Томске и законодательных требований, постановка задачи исследования; анализ рынка целевых сегментов; разработка разделов бизнес-плана и финансовые расчеты, разработка раздела «Социальная ответственность»; заключение.</p>
Перечень графического материала	---
Консультанты по разделам выпускной квалификационной работы	
Раздел	Консультант
Социальная ответственность	Валуев Денис Викторович
Названия разделов, которые должны быть написаны на русском и иностранном языках:	
Реферат	

Дата выдачи задания на выполнение выпускной квалификационной работы по линейному графику	15.01.2018
---	------------

Задание выдал руководитель:

Должность	ФИО	Ученая степень, звание	Подпись	Дата
Доцент кафедры ЭиАСУ	Суздальова Марина Анатольевна	к.пед.н.		

Задание принял к исполнению студент:

Группа	ФИО	Подпись	Дата
3-17Б30	Тимербаев Евгений Равильевич		

**ЗАДАНИЕ ДЛЯ РАЗДЕЛА
«СОЦИАЛЬНАЯ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ»**

Студенту:

Группа	ФИО
3-17Б30	Тимербаеву Евгению Равильевичу

Институт	ЮТИ ТПУ	Кафедра	ЭиАСУ
Уровень образования	Бакалавр	Направление	38.03.01 «Экономика»

Исходные данные к разделу «Социальная ответственность»:	
<p>1. Описание рабочего места (рабочей зоны, технологического процесса, механического оборудования) на предмет возникновения:</p> <ul style="list-style-type: none"> - вредных проявлений факторов производственной среды (метеоусловия, вредные вещества, освещение, шумы, вибрации, электромагнитные поля, ионизирующие излучения) - опасных проявлений факторов производственной среды (механической природы, термического характера, электрической, пожарной природы) - чрезвычайных ситуаций социального характера 	<p>Рассмотреть понятие «Корпоративное гражданство»</p>
<p>2. Список законодательных и нормативных документов по теме</p>	<p>Законодательных и нормативных документов для изучения не предусмотрено</p>
Перечень вопросов, подлежащих исследованию, проектированию и разработке:	
<p>1. Анализ факторов внутренней социальной ответственности:</p> <ul style="list-style-type: none"> - принципы корпоративной культуры исследуемой организации; - системы организации труда и его безопасности; - развитие человеческих ресурсов через обучающие программы и программы подготовки и повышения квалификации; - Системы социальных гарантий организации; - оказание помощи работникам в критических ситуациях. 	<p>Изучить подходы к понятию «корпоративное гражданство», рассмотреть основные направления и функции корпоративного гражданства</p>
<p>2. Анализ факторов внешней социальной ответственности:</p> <ul style="list-style-type: none"> - содействие охране окружающей среды; - взаимодействие с местным сообществом и местной властью; - Спонсорство и корпоративная 	<p>Определить факторы, влияющие на формирование корпоративного гражданства</p>

благотворительность; - ответственность перед потребителями товаров и услуги(выпуск качественных товаров) -готовность участвовать в кризисных ситуациях и т.д.	
3. Правовые и организационные вопросы обеспечения социальной ответственности: - Анализ правовых норм трудового законодательства; - анализ специальных (характерные для исследуемой области деятельности) правовых и нормативных законодательных актов; - анализ внутренних нормативных документов и регламентов организации в области исследуемой деятельности	
Перечень графического материала:	
При необходимости представить эскизные графические материалы к расчётному заданию (обязательно для специалистов и магистров)	Раздел носит теоретический характер, расчетное задание не предусмотрено

Дата выдачи задания для раздела по линейному графику	02.02.2018
---	------------

Задание выдал консультант:

Должность	ФИО	Ученая степень, звание	Подпись	Дата
Доцент кафедры БЖД и ФВ	Валуев Денис Викторович	к.т.н., доцент		

Задание принял к исполнению студент:

Группа	ФИО	Подпись	Дата
3-17Б30	Тимербаев Евгений Равильевич		

Реферат

Пояснительная записка содержит: 61 страница, 6 рисунков, 11 таблиц, 21 источник.

Ключевые слова: транспортные средства, агрегат, диагностирование, капитальный ремонт, техническое обслуживание.

Цель выпускной квалификационной работы – разработка мероприятий по повышению эффективности деятельности транспортного хозяйства Юргинского ЛПУМГ ООО «Газпром трансгаз Томск».

Объектом исследования является Юргинское ЛПУМГ ООО «Газпром трансгаз Томск».

Предметом исследования является эффективность деятельности транспортного хозяйства Юргинского ЛПУМГ ООО «Газпром трансгаз Томск».

Для реализации поставленной цели необходимо решить следующие задачи:

- исследовать теоретические аспекты и методы оценки эффективности деятельности транспортного хозяйства;
- провести анализ деятельности транспортного хозяйства Юргинского ЛПУМГ ООО «Газпром трансгаз Томск»;
- предложить мероприятия по повышению эффективности деятельности транспортного хозяйства Юргинского ЛПУМГ ООО «Газпром трансгаз Томск»;
- провести экономическую оценку предложенных мероприятий.

В ходе проделанной работы найдены все необходимые данные, доказывающие целесообразность и эффективность разработки и внедрения комплекса мероприятий.

Abstract

The explanatory note contains: 61 pages, 6 figures, 11 tables, 21 sources.

Keywords: vehicles, assembly, diagnostics, overhaul, maintenance.

The purpose of the final qualifying work is the development of measures to improve the efficiency of the transport industry of the Yurginsky LPGMG OOO Gazprom transgaz Tomsk.

The object of the study is Yurginsky LPGMG OOO Gazprom transgaz Tomsk.

The subject of the study is the efficiency of the transport sector of the Yurginsky LPGMG OOO Gazprom transgaz Tomsk.

To achieve this goal, it is necessary to solve the following tasks:

- to study theoretical aspects and methods of assessing the efficiency of the transport industry;

- to carry out an analysis of the activities of the transport sector of the Yurginsky LPGMG OOO Gazprom transgaz Tomsk;

- to propose measures to improve the efficiency of the transport sector of the Yurginsky LPGMG OOO Gazprom transgaz Tomsk;

- conduct an economic evaluation of the proposed activities.

In the course of the work done, we have found all the necessary data proving the expediency and effectiveness of the development and implementation of a set of measures.

Определения, используемые в выпускной квалификационной работе

В данной работе применены следующие термины с соответствующими определениями:

Агрегат – совокупность механизмов.

Техника – обобщающее наименование технических средств.

Подвижной состав – парк транспортных средств предназначенных для обслуживания.

Транспортные средства – это устройства для перевозки людей или грузов.

Диагностирование – определение технического состояния объектов.

Капитальный ремонт – это осмотр всех систем, узлов, деталей машины.

Оглавление

Введение	9
1 Обзор литературы	11
1.1 Задачи, функции и организация транспортного хозяйства	11
2 Объект и методы исследования	16
2.1 Характеристика объекта исследования	16
2.2 Методы исследования	19
3 Расчеты и аналитика	21
3.1 Анализ деятельности транспортного хозяйства Юргинского ЛПУМГ ООО «Газпром трансгаз Томск»	21
4 Результаты проведенного исследования	45
4.1 Разработка мероприятий по повышению эффективности деятельности транспортного хозяйства Юргинского ЛПУМГ ООО «Газпром трансгаз Томск»	45
5 Социальная ответственность	51
5.1 Разработка программы корпоративной социальной ответственности	51
5.2 Определение стейкхолдеров организации	52
5.3 Определение структуры программ КСО	54
5.4 Определение затрат на программы КСО	55
5.5 Оценка эффективности программ и выработка рекомендаций	56
Заключение	58
Список использованных источников	60
Диск CD-R	В конверте на обороте обложки

Введение

На современном этапе перехода к рыночным отношениям возникает потребность ускоренного развития производственной инфраструктуры, в том числе транспорта, обеспечивающей надежное обращение материальных ресурсов. Актуальность темы заключительной квалификационной работы обусловлена тем, что транспорт, как отрасль, имеет некоторые особенности, отличающие его от других отраслей материального производства. Процесс производства продукции на промышленных предприятиях сопровождается перемещением большого количества различных товаров: сырья, материалов, полуфабрикатов, горючего, готовой продукции, отходов и т. Д.

Во время производственного цикла все грузы подвергаются многочисленным перемещениям и погрузочно-разгрузочным операциям, которые увеличивают объем транспортных операций. Для каждой технологической операции имеется несколько транспортных операций.

Внутрипромышленный транспорт - это не только средство перемещения грузов, но и инструмент труда, который организует работу подразделений предприятия в заданном ритме или графике. Например, в пределах отрасли транспорт является неотъемлемой частью технологического процесса производства. Он выполняет перемещение обработанных продуктов между рабочими местами, секциями и отсеками в последовательности и ритме, определяемом технологическим процессом. Важность транспорта также важна при своевременном предоставлении материальных ресурсов предприятию, а также в продаже готовой продукции.

Таким образом, производственная транспортная экономика должна решать следующие задачи: своевременное предоставление продукции всем типам транспортных средств и услуг; рациональная организация эксплуатации транспортных средств и подъемных механизмов с минимальными транспортными издержками; развитие технической базы и механизация всех трудоемких транспортных процессов.

Актуальность темы: организация деятельности транспортного хозяйства Юргинского ЛПУМГ ООО «Газпром трансгаз Томск» объясняет необходимость изучения теоретических и методологических аспектов, анализа состояния транспортного хозяйства в целях повышения эффективности деятельности предприятия.

Цель выпускной квалификационной работы – разработка мероприятий по повышению эффективности деятельности транспортного хозяйства Юргинского ЛПУМГ ООО «Газпром трансгаз Томск».

Объектом исследования является Юргинское ЛПУМГ ООО «Газпром трансгаз Томск».

Предметом исследования является эффективность деятельности транспортного хозяйства Юргинского ЛПУМГ ООО «Газпром трансгаз Томск».

Для реализации поставленной цели необходимо решить следующие задачи:

- исследовать теоретические аспекты и методы оценки эффективности деятельности транспортного хозяйства;
- провести анализ деятельности транспортного хозяйства Юргинского ЛПУМГ ООО «Газпром трансгаз Томск»;
- предложить мероприятия по повышению эффективности деятельности транспортного хозяйства Юргинского ЛПУМГ ООО «Газпром трансгаз Томск»;
- провести экономическую оценку предложенных мероприятий.

1 Обзор литературы

1.1 Задачи, функции и организация транспортного хозяйства

В процессе написания дипломной работы были использованы учебники и учебные пособия по теориям финансового анализа и организации производства на предприятии. Статьи в ведущих бухгалтерских и финансовых изданиях, открытые публикации с различных Интернет-сайтов.

Теоретической базой изучения организации работы транспортных служб на предприятиях послужили научные труды отечественных ученых таких как Головкин Н.Н., Старцев К.С., Федоров О.В., Магура М.И., Миротин Л.Б., Ташбаев Э., Баканов Г.Б., Десслер Г., Карпов А.В. и др. которые выделены из учебной, периодической, научной литературы, а также нормативно-правовые акты РФ. Данные материалы проанализированы и использованы в качестве основы для достижения поставленной цели.

Основной задачей организации и функционирования транспортного хозяйства на предприятии является своевременное и бесперебойное обслуживание производства транспортными средствами по перемещению грузов в ходе производственного процесса.

Также задачами транспортного хозяйства являются содержание транспортных средств в исправном и работоспособном состоянии и снижение издержек на транспортные и погрузо-разгрузочные работы. Рациональная организация транспортного хозяйства служит предпосылкой снижения себестоимости продукции. В зависимости от особенностей технологических процессов и типов производств на предприятии применяются различные транспортные средства. По своему назначению транспортные средства могут быть подразделены на внутренний, межцеховой и внешний транспорт.

Функции транспортной службы предприятия: разработка нормативов, применяемых в транспортной службе; планирование потребностей во всех видах транспорта на основе расчетов грузопотоков и грузооборота;

планирование потребности в запчастях и их приобретении; оперативное планирование и диспетчирование обеспечения предприятия всеми видами транспорта; обеспечение производственных процессов транспортными средствами; организация осмотров и ремонта транспортных средств; организация безопасности движения; организация обслуживания транспортных средств; организация приобретения новых транспортных средств, их регистрации в государственных органах, получения лицензий на перевозку грузов и людей, списания и утилизации транспортных средств.

Назначение транспортного хозяйства предприятия заключается в полном удовлетворении потребностей предприятия в грузоперевозках при максимальном использовании транспортных средств и минимальной себестоимости транспортных операций.

Рациональная организация транспортного хозяйства предусматривает разработку системы планово-предупредительного ремонта, сущность системы ППР заключается в проведении через определенное число часов работы оборудования профилактических осмотров и различных видов плановых ремонтов, чередование и периодичность которых определяются назначением агрегата, его особенностями, размерами и условиями эксплуатации.

Основными принципами этой системы являются:

- 1 Предосторожность;
- 2 запланировано.

Принцип предосторожности заключается в том, что после каждой установки заданного периода времени для него выполняются ремонтные и ремонтные работы независимо от физического состояния и степени износа.

Принцип планирования предполагает, что осуществление этих технических воздействий осуществляется по специальному графику с указанным объемом работы в назначенное время.

Основными задачами системы являются снижение стоимости ремонта и улучшение качества ремонта.

Виды ремонта

Ремонт - комплекс операций по восстановлению параметров технических характеристик оборудования и обеспечению его дальнейшей эксплуатации. Ремонт разделен на небольшой, средний и капитальный.

Малый (текущий) ремонт включает замену изношенных деталей и механизмов регулировки. При среднем ремонте производится частичный демонтаж установки, замена и ремонт отдельных сборочных единиц и механизмов, последующая сборка, настройка и испытания под нагрузкой.

Капитальный ремонт включает в себя полную разборку устройства, устранение неисправностей (сортировка по посадке, непригодность и требующие реставрационных деталей), ремонт или замена сборочных единиц, а затем сборку, настройку и проверку всех режимов работы.

Ремонт, вызванный сбоями и сбоями оборудования, называется незапланированным (аварийным). Благодаря хорошо организованной системе PPR и высокой культуре эксплуатации оборудования, как правило, нет необходимости в таком ремонте.

Система PPR предусматривает следующие виды технического обслуживания и ремонта оборудования:

1 Капитальный ремонт. Он заключается в мониторинге состояния оборудования, его правильной работе, своевременном регулировании механизмов и устранении незначительных неисправностей, очистке и смазке. Все эти работы выполняются главными работниками и обслуживающим персоналом (слесари, смазочные материалы, электрики) в послезавтрах по заранее определенному графику, т.е. Е. Профилактика.

2 Изменение и пополнение масел. Выполняется по специальному графику для всего оборудования.

3 Геометрическая точность. Он проверяется после планового ремонта и профилактического обслуживания по специальному плану-графику в соответствии с нормами, установленными ГОСТом или ТУ. Инспекторы проверяются слесарями ремонтников.

4 Проверьте жесткость. Он проводится после планового среднего и капитального ремонта в соответствии со стандартами, указанными в ГОСТах для металлорежущих станков.

5 Инспекции. Выполняются с целью проверки состояния оборудования, а также устранения мелких неисправностей и выявления объемов подготовительных работ, которые подлежат выполнению при следующем плановом ремонте.

6 Запланированный ремонт. В зависимости от содержания и сложности работы делятся на текущие, средние и капитальные (ГОСТ 18322-78).

Текущий ремонт (маленький) заключается в замене небольшого количества изношенных деталей и настройке механизмов для обеспечения нормальной работы устройства перед регулярными плановыми ремонтами. Как правило, он выполняется без холостого хода (после работы).

Средний ремонт заключается в замене или ремонте отдельных узлов или частей оборудования. Он связан с разборкой, сборкой и выравниванием отдельных деталей, настройкой и проверкой оборудования под нагрузкой.

Капитальный ремонт осуществляется с целью восстановления работоспособности оборудования и восстановления полного или близкого к полному ресурсу. Как правило, осуществляется ремонт всех основных деталей и сборок, сборка, наладка и испытания оборудования под нагрузкой.

7 Незапланированный ремонт - это тип ремонта, вызванного сбоем оборудования, или ремонт, не предусмотренный в годовом плане. При надлежащей организации ремонтных работ в строгом соответствии с системой PPR незапланированный ремонт не должен происходить.

Для перехода к системе PPR необходимо установить стандарты ремонта и провести техническую и материальную подготовку.

Все виды работ, составляющие систему PPR, нуждаются в соответствующей технической и организационной подготовке. Техническая подготовка системы PPR состоит из проектной и технологической подготовки.

Подготовка проекта заключается в систематизации технической документации.

Технологическое обучение предусматривает формирование типичных технологических процессов разборки и сборки оборудования, проектирование специального оборудования и аксессуаров для ремонтных работ, а также спецификацию листа дефектов.

Основными направлениями совершенствования транспортного хозяйства на предприятиях являются:

- механизация и автоматизация транспортных операций в сочетании с высокой их организацией;
- применение унифицированной тары (в том числе и оборотной);
- внедрение единой производственно-транспортной (комплексной) технологии;
- специализация средств межцехового транспорта по роду перевозимых грузов;
- организация контейнерных перевозок;
- внедрение автоматизированных систем управления транспортом.

2 Объект и методы исследования

2.1 Характеристика объекта исследования

Юргинское ЛПУМГ ООО «Газпром трансгаз Томск» (далее – Общество) образовано 02.08.1999 на базе Юргинского структурного подразделения Предприятия «Томсктрансгаз» путем преобразования согласно утвержденному 17.11.2003 генеральным директором Общества «Положению о Юргинском ЛПУМГ». Юргинское линейное производственное управление магистральных газопроводов является обособленным структурным подразделением – филиалом Общества с ограниченной ответственностью «Газпром трансгаз Томск». Юргинское ЛПУМГ не является юридическим лицом и выступает в хозяйственном обороте от имени юридического лица ООО «Газпром трансгаз Томск».

Почтовый адрес Юргинского ЛПУМГ определен в соответствии с местонахождением органов управления: Российская Федерация, 652003, Кемеровская область, Юргинский район, с. Проскоково.

С целью сокращения времени прохождения корреспонденции на центральном почтамте города Юрги открыт почтовый ящик а/я 103 и адрес электронной почты: e-mail: office.ylpu@gtt.gazprom.ru.

Юргинское ЛПУМГ имеет текущий счет в филиале АО «Газпромбанк» в городе Томске и в ОАО «Юргинское отделение № 5963 Сбербанк РФ».

Лицензии, разрешения, свидетельства и иные виды правоустанавливающих документов для Юргинского ЛПУМГ оформляются в Обществе.

Код ОКПО 04634954

ИНН 7017005289

КПП 423002001

Юргинское ЛПУМГ поставлено на учет в Межрайонной инспекции МНС России № 7 по Кемеровской области 24.08.1999.

Виды деятельности Юргинского ЛПУМГ полностью соответствуют видам деятельности Общества. Основной деятельностью Юргинского ЛПУМГ является организация и обеспечение надежной и бесперебойной транспортировки газа. Данная деятельность классифицирована следующими кодами ОКВЭД:

60.30.21 – транспортирование по трубопроводам газа и продуктов его переработки.

Структура Юргинского ЛПУМГ с указанием численности персонала по всем структурным подразделениям представлена на рисунке 1.

Производственная структура предприятия — это пространственная форма организации производственного процесса, которая включает состав и размеры производственных подразделений предприятия, формы их взаимосвязей между собой, соотношение подразделений по мощности (пропускной способности оборудования), численности работников, а также размещение подразделений на территории предприятия.

Для Юргинского ЛПУМГ характерна линейно-функциональная организационная структура управления – структура, при которой управленческие воздействия разделяются на линейные, обязательные для исполнения, и функциональные – рекомендательные для исполнения. Общий руководитель осуществляет линейное воздействие на всех участников структуры, а руководители функциональных отделов оказывают функциональное содействие исполнителям работ.

Эффективная производственная структура предприятия должна отвечать следующим требованиям: простота, отсутствие дублирующих звеньев, обеспечение прямоточности производственного процесса, пропорциональность мощности цехов, стабильные формы специализации, кооперирования цехов и участков, адаптивность, гибкость производственной структуры.



Рисунок 1 – Структура Юргинского ЛПУМГ с указанием численности персонала по всем структурным подразделениям на 31.12.2017

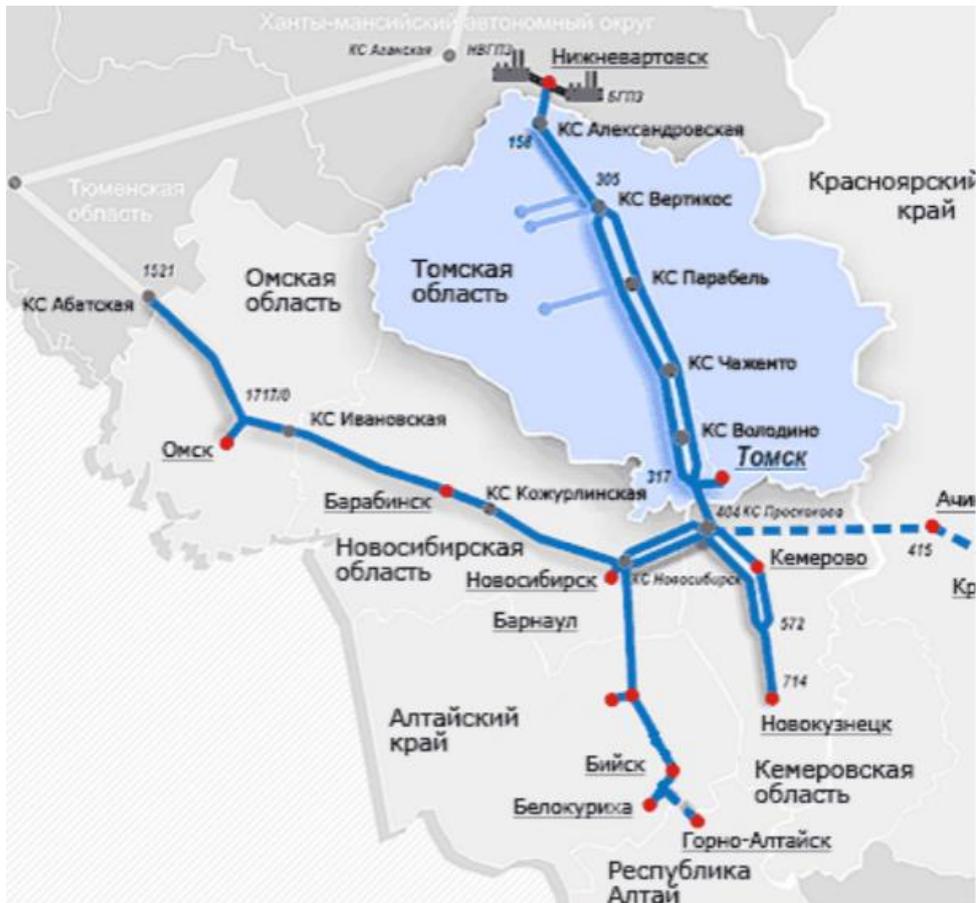


Рисунок 2 – Газотранспортная система

2.2 Методы исследования

Написание выпускной квалификационной работы предполагает использование различных методов. В качестве методов исследования в выпускной квалификационной работе применялась следующая группа методов:

- метод теоретического исследования. Теоретический метод связан с изучением литературы. Она дает возможность узнать, какие стороны и проблемы уже достаточно хорошо изучены, по каким ведутся научные дискуссии, что устарело, а какие вопросы еще не решены;

- расчетно-аналитический метод. Он основывается на аналитических зависимостях, описывающих физическую сущность технологических процессов, конструкторско-технологической документации, и планах

организационно-технических мероприятий, направленных на внедрение последних достижений научно-технического прогресса с целью сокращения норм расхода и достижения экономии материально-энергетических ресурсов;

– математическое моделирование потребителя. Моделирование – разработка вероятных сценариев развития ситуации при различных изменениях.

3 Расчеты и аналитика

3.1 Анализ деятельности транспортного хозяйства Юргинского ЛПУМГ ООО «Газпром трансгаз Томск»

Деятельность транспортного цеха осуществляется на основании положения:

Полное наименование подразделения – транспортный цех Юргинского ЛПУМГ ООО «Газпром трансгаз Томск» (далее – Общество). Сокращенное наименование подразделения – Транспортный цех (далее – подразделение).

Транспортный цех является подразделением Юргинского ЛПУМГ ООО «Газпром трансгаз Томск» и подчиняется непосредственно заместителю директора филиала.

Подразделение функционально подчиняется директору филиала Управления технологического транспорта и специальной техники.

Подразделение возглавляет начальник транспортного цеха (далее – руководитель подразделения).

Назначение и освобождение от должности руководителя и работников подразделения производится приказом директора филиала в соответствии с порядком, установленным в Обществе.

Должность руководителя подразделения могут занимать лица, имеющие высшее профессиональное образование и стаж работы на руководящих должностях не менее 3 лет, стаж работы по специальности не менее 5 лет.

Работники подразделения в своей деятельности руководствуются: действующим законодательством РФ, локальными актами ПАО «Газпром» и Общества, необходимыми для выполнения задач подразделения;

– комплексом стандартов ЕСУОТ и ПБ ПАО «Газпром», Политикой ПАО «Газпром» в области охраны труда и промышленной безопасности, – экологической политикой ПАО «Газпром», а также другими

законодательными и нормативными актами в области охраны труда, промышленной и пожарной безопасности, охраны окружающей среды;

- документацией систем менеджмента ПАО «Газпром» и интегрированной системы менеджмента Общества, необходимой для работы;
- настоящим положением;
- должностными и производственными инструкциями;
- иными нормативными актами, регламентирующими деятельность подразделения.

Описание структуры:

Состав и штатную численность подразделения утверждает генеральный директор Общества.

Распределение обязанностей между работниками подразделения осуществляется руководителем подразделения в соответствии с возложенными на подразделение задачами, определяемыми настоящим положением, а также в соответствии с трудовыми договорами и должностными инструкциями работников подразделения.

В состав подразделения входит (входят): механическая мастерская, стояночный гараж и цех мойки транспорта.

Задачами подразделения являются:

Организация перевозочной деятельности в Юргинском филиале, обеспечение безопасности дорожного движения в соответствии с требованиями законодательства РФ

Разработка и утверждение в установленном порядке планов работы ТЦ, графиков работы КТП ТЦ, а также графиков работы водителей, обеспечение их неукоснительного исполнения, организация прохождения водителями предрейсовых и периодических медицинских осмотров, учет и расследование дорожно-транспортных происшествий.

Работа по установлению причин вывода транспортных средств из строя, возврата с линии с техническими неисправностями, некачественно проведенного ремонта транспортных средств, контроль за техническим

состоянием транспортных средств при выпуске на линию и возвращении в гараж, разработка совместно со службами филиала и внедрение рациональных маршрутов движения транспортных средств филиала к объектам обслуживания.

Заключение договоров направления деятельности ТЦ в соответствии с Положением о договорной работе, обеспечение своевременного и надлежащего исполнения заключенных договоров, осуществление работы в ИУС ПТ в рамках предоставленных ТЦ полномочий.

Своевременное предоставление установленную в ООО "Газпром трансгаз Томск" и Юргинском филиале отчетность и документацию.

Осуществление ежегодного и оперативного планирования мероприятий, направленных на совершенствование перевозочной деятельности в Юргинском филиале, обеспечение безопасности дорожного движения, предоставление в установленные сроки отчетов о выполнении планов.

Подразделение выполняет следующие функции:

- Методологическая организация работы транспортных подразделений Общества.
- Определение проектных решений в части транспортного обеспечения вновь создаваемых подразделений (инвестиционные проекты).
- Организация авиационных работ для нужд Общества (воздушное патрулирование, перевозка вахтовых бригад, пассажиров и грузов).
- Организация по обеспечению сервиса командированных работников Общества (приобретение проездных документов, бронирование гостиниц, контроль организации VIP-обслуживания в аэропортах при использовании рейсов центрального расписания).
- Организация и обслуживание социально-культурных, спортивных и производственных мероприятий ООО "Газпром трансгаз Томск", а также ПАО "Газпром" в рамках ответственности Общества в части транспортного обеспечения.

Информационно-аналитическое и правовое сопровождение процессов авиационного обеспечения, а также железнодорожного обеспечения в части перевозки пассажиров.

Организация эксплуатации автомобильного транспорта.

Информационно-аналитическое и правовое сопровождение процессов эксплуатации технологического транспорта и специальной техники.

Организация работы по обеспечению безопасности дорожного движения в Обществе.

Организация авиационных перевозок для нужд Общества (чартерные рейсы).

Организация работ по техническому обслуживанию и текущему ремонту технологического транспорта, специальной техники, агрегатов и оборудования Общества, контроль деятельности по данному направлению в подразделениях Общества.

Организация работ по капитальному ремонту технологического транспорта и специальной техники Общества, контроль деятельности по данному направлению в подразделениях Общества.

Обеспечение выполнения процедур процессов интегрированной системы менеджмента по направлению деятельности подразделения.

Участие в разработке и актуализации документации по направлению деятельности подразделения, в т.ч. в рамках интегрированной системы менеджмента.

Участие в постоянном улучшении процессов интегрированной системы менеджмента по направлению деятельности подразделения.

Обеспечение своевременной и качественной подготовки и прохождения подразделением внутренних и внешних аудитов на соответствие требованиям международных, корпоративных и внутренних стандартов ИСМ, внешней и внутренней нормативно-технической и организационно-распорядительной документации Общества, своевременной разработки и выполнения корректирующих/предупреждающих мероприятий

по результатам выявленных несоответствий/уведомлений, своевременного предоставления отчётов о выполнении корректирующих/предупреждающих мероприятий, надлежащего хранения соответствующих свидетельств внутренних аудитов.

Участие в подготовке планов, мероприятий, отчетов, перспективных долгосрочных и краткосрочных программ Общества по направлению деятельности подразделения.

Участие в выполнении и внедрении новых методов и результатов НИОКР по направлению деятельности подразделения.

Участие в рационализаторской деятельности, выполнение экспертизы, участие в выполнении расчетов эффективности поступающих на рассмотрение рационализаторских и ресурсосберегающих предложений по направлению деятельности подразделения.

Подготовка, при необходимости, документации для оформления лицензий и допусков на виды деятельности, осуществляемые Обществом, по направлению деятельности подразделения.

Предоставление в соответствии с внутрифирменными письменными и устными запросами, а также требованиями распорядительных документов и протоколов, отчетов информации по направлению деятельности подразделения.

Участие в рассмотрении направляемых в Общество проектов внешних нормативных документов.

Поддержание в актуальном виде реестра наименований и базы форм эксплуатационных журналов по своему направлению деятельности.

Задачи и функции подразделения реализуются во взаимодействии с другими структурными подразделениями Общества в соответствии с порядком, установленным локальными нормативными актами Общества, ПАО «Газпром», действующим законодательством РФ.

При осуществлении деятельности руководитель подразделения имеет право:

Осуществлять в установленном порядке переписку с другими организациями, учреждениями.

Запрашивать в установленном порядке у работников других подразделений Общества информацию и документы, необходимые для выполнения функций и задач подразделения.

Взаимодействовать для решения производственных вопросов с другими работниками Общества и со сторонними организациями в установленном порядке.

Принимать участие в проводимых Обществом совещаниях при обсуждении вопросов, связанных с деятельностью подразделения.

Давать указания подразделениям Общества по вопросам, относящимся к ведению подразделения.

Требовать от подразделений Общества предоставления необходимой информации, письменных заключений и пояснений для выполнения возложенных на подразделение функций и задач.

Представлять в установленном порядке Общество в других организациях по вопросам, относящимся к деятельности подразделения.

Принимать участие в установленном порядке в приеме/ увольнении работников подразделения.

Представлять работников подразделения к различным видам поощрения, а также вносить предложения о привлечении их к дисциплинарной ответственности.

Вносить вышестоящему руководству предложения по изменению структуры и штатного расписания подразделения.

Руководитель подразделения имеет другие права, предусмотренные действующим законодательством РФ и локальными актами Общества.

Руководитель подразделения несет ответственность:

За невыполнение и/или ненадлежащее выполнение возложенных на подразделение задач и функций, в том числе по защите сведений, составляющих служебную и коммерческую тайну, утрата которых может

нанести ущерб интересам Общества, а также за утрату документов, содержащих такие сведения.

За ненадлежащее исполнение, неисполнение или нарушение сроков приказов и распоряжений Общества либо приказов, распоряжений и поручений непосредственного, вышестоящего или функционального руководителя.

За проведение в рамках своих полномочий последовательной работы по подбору в подчиненные структурные подразделения квалифицированного персонала, эффективному распределению между работниками производственных заданий и направлений деятельности, профессиональному развитию персонала.

За выполнение установленных вышестоящим руководством показателей деятельности.

За сбор, обработку, систематизацию и анализ информации, необходимой для принятия управленческих решений по направлению работы.

За достоверность отчетных данных, сведений и других материалов, подготавливаемых в подразделении.

За учет и хранение документов подразделения.

За обеспечение пожарной безопасности в занимаемых подразделением помещениях и соблюдение требований трудовой дисциплины, охраны труда и промышленной безопасности работниками подразделения в соответствии с действующим законодательством.

За информирование подчиненных сотрудников о положениях Политики ПАО «Газпром» в области охраны труда и промышленной безопасности, Экологической политики ПАО «Газпром», Политики интегрированной системы менеджмента Общества, целях ПАО «Газпром» и Общества в области охраны труда и промышленной безопасности, целях Общества в области качества и экологии.

В рамках своей компетенции за использование на объектах Общества контрафактных материально-технических ресурсов и оборудования.

За нарушение требований действующего законодательства.

Работники подразделения несут ответственность за невыполнение требований нормативной документации интегрированной системы менеджмента.

Ответственность работников подразделения устанавливается их должностными и производственными инструкциями.

При организации транспортного хозяйства на предприятии решаются следующие вопросы:

- определяется грузооборот и грузовые потоки;
- осуществляется организация перевозок грузов, выбор типа транспорта и расчет потребности транспортных средств;
- организация погрузочно-разгрузочных работ.

Характер транспортных средств на Юргинском ЛПУМГ ООО «Газпром трансгаз Томск» должен соответствовать техническим и организационным особенностям обслуживаемого производства.

Состав транспортного хозяйства предприятия зависит от характера выпускаемой продукции, производственной структуры предприятия, типа и масштаба производства. Поскольку транспортный цех Юргинского ЛПУМГ ООО «Газпром трансгаз Томск» в основном осуществляет доставку специалистов к месту работы, а это обслуживание и ремонт магистральных газопроводов, штатное количество единиц водителей существенно больше. Существующая структура транспортного цеха предприятия зависит от особенностей производственного процесса, является целесообразной и рациональной при данном типе производства и имеющихся объемах производства. Структура транспортного цеха представлена на рисунке 1.

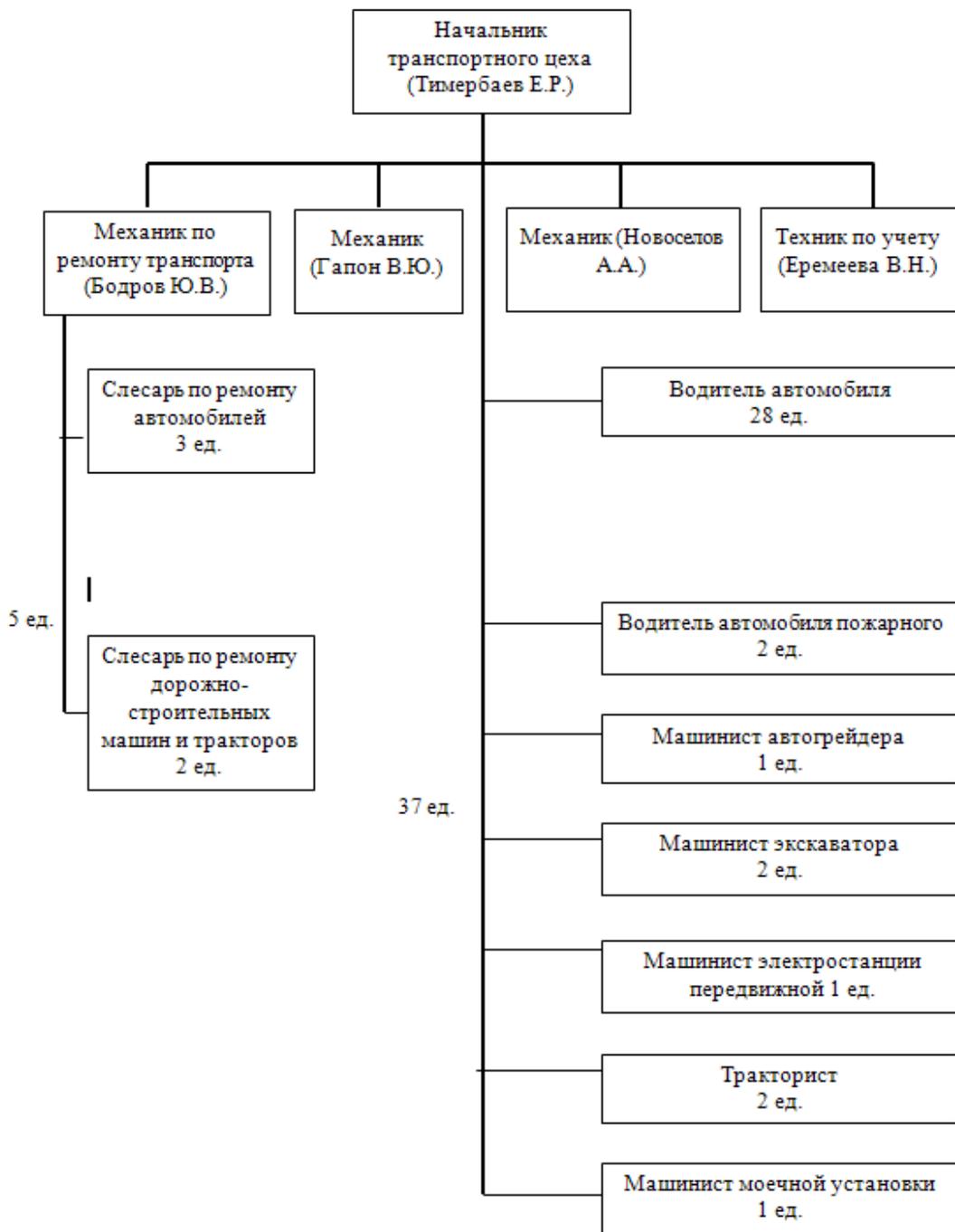


Рисунок 3 – Структура транспортного цеха Юргинского ЛПУМГ

Транспортный цех Юргинского ЛПУМГ ООО «Газпром трансгаз Томск» обеспечивает доставку: административно управленческого персонала, линейно-эксплуатационной службы, материально-технической службы, специалистов газо-компрессорной станции и связи-технической службы для своевременного обслуживания объектов магистральных газопроводов в том числе для профилактических осмотров, планово-предупредительных ремонтов а также для организации работ по ликвидации аварий.

Таблица 1 – Штатная численность транспортного цеха Юргинского ЛПУМГ

№ п/п	ФИО	Должность	Возраст	Образование	Квалификация
1	Тимурбаев Е.Р.	Начальник ЦЦ	40	Высшее	-
2	Бодров А.А.	Механик по ремонту	35	Высшее	-
3	Гапон Б.Ю.	Механик	31	Высшее	-
4	Новоселов А.А.	Механик	32	Высшее	-
5	Еремеева В.Н.	Техник по учету	25	Высшее	-
6	Асанов А.А.	Водитель	30	Высшее	4 разряд
7	Асанов В.В.	Водитель	41	Средне-специальное	4 разряд
8	Борозов В.В.	Водитель	48	Средне-специальное	4 разряд
9	Бирюков Н.Ю.	Водитель	38	Средне-специальное	3 разряд
10	Бирюков С.В.	Машинист мочной установки	40	Средне-специальное	3 разряд
11	Басильченко Д.А.	Водитель	27	Средне-специальное	4 разряд
12	Веселов А.А.	Слесарь по ремонту СДТ	36	Средне-специальное	3 разряд
13	Верещака С.В.	Слесарь по ремонту автомобилей	42	Средне-специальное	4 разряд
14	Вильверт Э.А.	Тракторист	31	Средне-специальное	3 разряд
15	Граф А.И.	Машинист электростанции передвижной	36	Средне-специальное	3 разряд
16	Гурцов А.С.	Водитель	32	Средне-специальное	4 разряд
17	Едровский А.А.	Машинист экскаватора	45	Средне-специальное	6 разряд
18	Зеленый С.М.	Водитель	36	Средне-специальное	3 разряд
19	Калашников А.В.	Водитель	34	Средне-специальное	4 разряд
20	Кожельников К.В.	Водитель	47	Средне-	4 разряд

				специальное	
21	Козалев С.А.	Бодитель	48	Средне-специальное	5 разряд
22	Колесов Ю.Л.	Бодитель	36	Средне-специальное	4 разряд
23	Клюшвин Ю.	Бодитель	33	Средне-специальное	5 разряд
24	Кузьмин А.В.	Машинист экскаватора	30	Средне-специальное	6 разряд
25	Лыгачев С.А.	Бодитель	48	Средне-специальное	4 разряд
26	Лукашов Н.Г.	Бодитель	38	Средне-специальное	5 разряд
27	Давыдов А.Ю.	Бодитель	33	Средне-специальное	5 разряд
28	Матвеев В.Р.	Бодитель	39	Средне-специальное	5 разряд
29	Маслюк Е.С.	Слесарь по ремонту автомобилей	32	Средне-специальное	4 разряд
30	Майжарди Е.К.	Бодитель	38	Средне-специальное	4 разряд
31	Мельников О.А.	Бодитель	48	Средне-специальное	5 разряд
32	Михайлов С.В.	Машинист автогрейдера	39	Средне-специальное	6 разряд
33	Недугов Е.П.	Бодитель	45	Средне-специальное	4 разряд
34	Николаенко А.А.	Слесарь по ремонту автомобилей	31	Средне-специальное	3 разряд
35	Никитин Б.А.	Бодитель	48	Высшее	5 разряд
36	Панов Е.М.	Бодитель	34	Средне-специальное	5 разряд
37	Пимоваров А.В.	Слесарь по СДТ	39	Средне-специальное	4 разряд
38	Подрыжков Н.А.	Бодитель	34	Средне-специальное	5 разряд

39	Полянский В.Н.	Водитель	39	Высшее	5 разряд
40	Платонов В.Н.	Тракторист	52	Средне-специальное	6 разряд
41	Савин А.А.	Водитель	57	Средне-специальное	5 разряд
42	Трици А.А.	Водитель	59	Средне-специальное	4 разряд
43	Филиппов В.В.	Водитель	51	Средне-специальное	5 разряд
44	Фукс В.Ф.	Водитель	43	Средне-специальное	5 разряд
45	Черепняк Е.И.	Водитель	43	Средне-специальное	4 разряд
46	Шилкина В.А.	Водитель	32	Средне-специальное	4 разряд
47	Шуклы В.В.	Водитель	42	Средне-специальное	5 разряд

Согласно штатного расписания количество инженерно-технических работников составляет – 5 единиц, рабочих – 42 единицы. Штатное расписание отвечает деятельности предприятия. Укомплектование структурного подразделения соответствует учредительным документам, загрузка сотрудников равномерная, обязанности и управленческие полномочия четко распределены согласно должностным инструкциям. Уровень корпоративной культуры достаточно высок.

В ведении транспортного цеха находится 67 единиц (в том числе 3 арендуемые единицы) находящегося в эксплуатации автомобильного и специального транспорта: 39 единица автотранспортных средств, 7 единиц прицепы и полуприцепы и 21 единица - строительно-дорожной техники.

Возрастная структура автотранспортных средств составляет:

- 3 единицы менее трёх лет – 8%;
- 14 единиц от трех до восьми лет – 36%;
- 22 единиц более восьми лет – 56%.

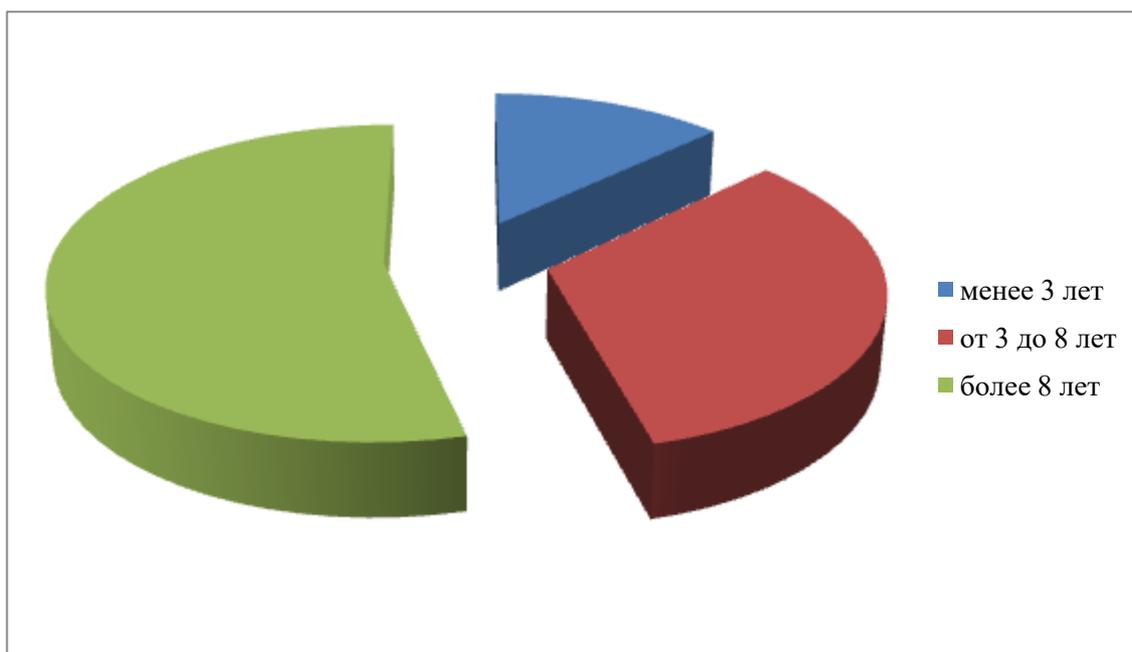


Рисунок 4 – Возрастная структура автомобильного транспорта, находящегося на балансе филиала

Из 67 единиц автомобильного и специального транспорта, находящегося в эксплуатации – 7 единиц прицепов и полуприцепов.

Возрастная структура прицепов и полуприцепов составляет: – 1 единица (менее трех лет) – 12%; – 4 единицы (от трех до восьми лет) – 63%; – 2 единицы (более восьми лет) – 25%.

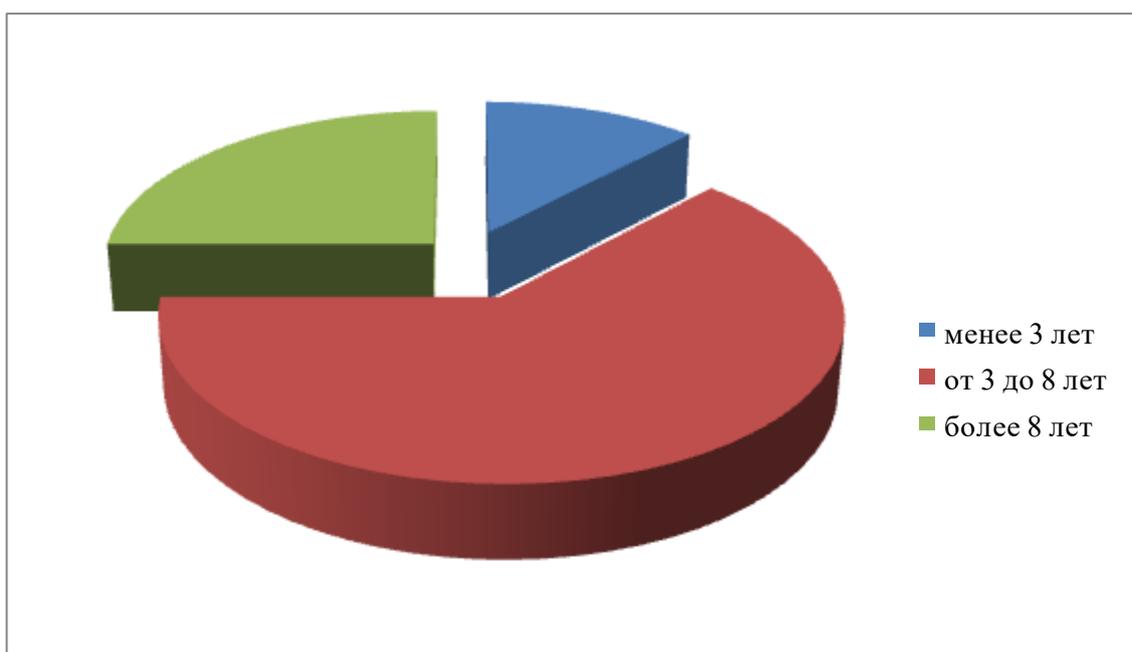


Рисунок 5 – Возрастная структура прицепов и полуприцепов

Строительно-дорожной техники: 21 единица.

Возрастная структура строительной, дорожной и подъемно-транспортной техники составляет:

- 11 единиц менее 10 лет - 55%;
- 10 единиц свыше 10 лет - 45%.

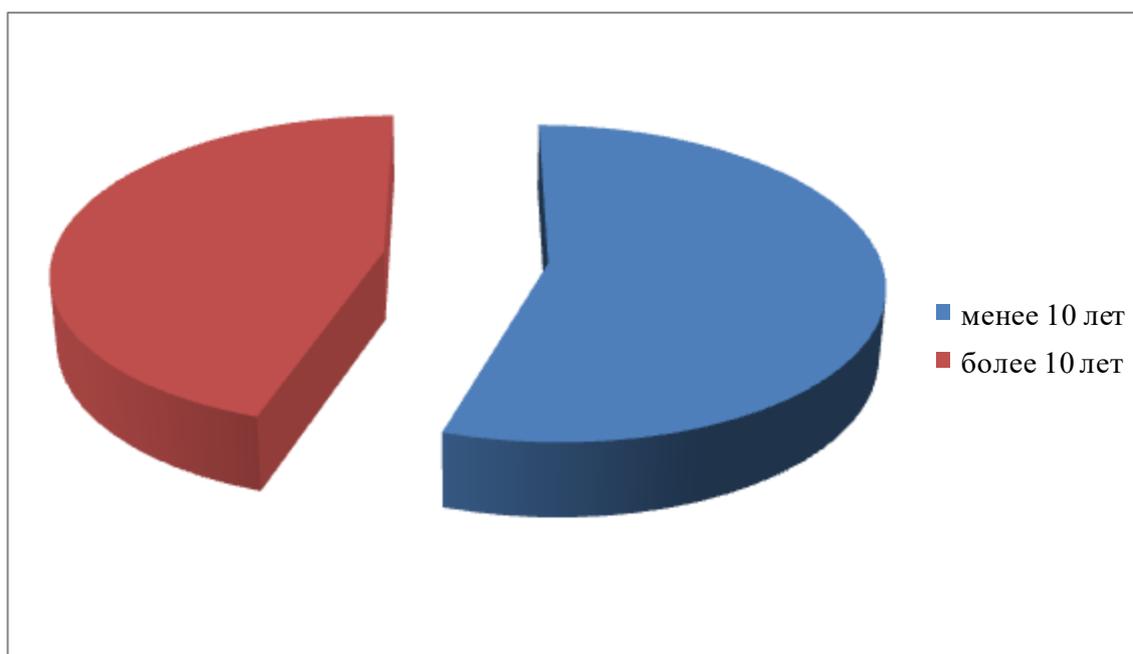


Рисунок 6 – Возрастная структура строительной, дорожной и подъемно-транспортной техники

Из выше представленных диаграмм мы видим, что возрастная структура транспортных средств парка в среднем составляет более 8 лет, что говорит о высокой степени изношенности автопарка. Одной из значимых проблем, стоящих перед руководством предприятия является обновление либо замена изношенных транспортных средств.

В филиале эксплуатируется 67 единиц автотракторной, специальной и дорожно-строительной техники. В 2016 году поступили три единицы АТС: автомобиль-мастерская ПАРМ КАМАЗ 578276 гос. № К 331 КТ 70, автотопливозаправщик КАМАЗ 4671В4 гос. № К 751 МТ 70, прицеп вагондом передвижной «ЕРМАК» Е 801 гос. № 4882 ТК 70. Указанный парк машин задействован в технологическом процессе Юргинского ЛПУМГ.

В 2017 году транспортных средств не поступало.

В 2016 году 7 единиц продано (автомобиль УАЗ-3303 государственный номер 177 АО 42, кран самоходный КС 461 А гос. № 4952 КМ 42, автогрейдер ДЗ 98 гос. № 4925 КМ 42, автобус ПАЗ 32053.К гос. № В 839 МР 42, полуприцеп ЧМЗАП 9337 гос. № АВ 4386 42, прицеп ГКБ 8350 гос. № АА 7139 42, прицеп ГКБ 8350 гос. № АЕ 2507 42). В 2017 году реализации и списания транспортных средств не было.

Коэффициент обновления транспортных средств:

$$K_{обн} = (N_{ввод} / N_{кон}) * 100 = (3 / 74) * 100 = 4,05\%$$

$K_{обн}$ – коэффициент обновления;

$N_{ввод}$ – количество введенных в эксплуатацию транспортных средств;

$N_{кон}$ – количество транспортных средств на конец периода;

Коэффициент выбытия транспортных средств:

$$K_{выб} = (N_{выб} / N_{нач}) * 100 = (7 / 74) * 100 = 9,4\%$$

$K_{выб}$ – коэффициент выбытия;

$N_{выб}$ – количество выбывших из эксплуатации транспортных средств;

$N_{нач}$ – количество транспортных средств на начало периода.

В связи с тем, что эксплуатация проходит в условиях бездорожья, это: реки, ручьи, водоемы, овраги, болота, размыты, провисы, подземные переходы и т.д. и тяжелых климатических условиях, увеличивается число непредсказуемых выходов из строя автотракторной техники и как следствие, ставится под угрозу регламентированные работы на магистральном газопроводе, увеличиваются затраты на техническое обслуживание и текущий ремонт, что естественно влияет на величину трудозатрат.

Одной из важнейших проблем развития газовой промышленности является повышение уровня эксплуатационной надежности магистральных газопроводов (МП) с целью поставки запланированных объемов газа отечественным и зарубежным потребителям. Главная задача в транспорте газа - обеспечение надежного функционирования системы магистральных

газопроводов за счет комплекса планируемых мер, включая доставку обслуживающего персонала для обслуживания объектов (МГ), осуществляемых транспортной службой.

В зависимости от местных условий ЛЭС оснащен транспортными средствами и механизмами в соответствии со стандартами для оборудования линейных эксплуатационных услуг (ЛЭС) магистральных газопроводов с материально-техническими ресурсами (транспортными средствами, механизмами, устройствами, оборудованием и материалами) для аварийно-восстановительные и ремонтные работы в различных климатических условиях.

Все транспортные средства, ремонтно-строительные машины и оборудование, заказ ЛРММ, должны быть согласованы с программным обеспечением, разделенным на экономическое и аварийное, и устанавливаться лично для сотрудников ЛЭС, которые несут ответственность за поддержание их в хорошем состоянии, укомплектование персоналом и постоянную готовность к действию.

Аварийные транспортные средства, оснащенные оборудованием, материалами, инструментами и оборудованием в соответствии с перечнем, утвержденным заместителем руководителя программного обеспечения, в отношении местных условий.

Механизмы и механизмы аварийного транспорта и ремонта должны быть надлежащими и зарегистрированными в органах Государственной дорожной инспекции.

, Использование аварийных транспортных средств и механизмов допускается только во время ликвидации чрезвычайных ситуаций на трубопроводе, его объектах, а также для аварийных выездов. Каждый случай использования аварийных транспортных средств и механизмов должен быть зарегистрирован в специальном журнале. После устранения чрезвычайных ситуаций необходимо очистить, промыть, заправить смазками и установить на подушечки в состоянии полной готовности к вылету.

LES должен быть оснащен невозстановливаемым запасом материалов в соответствии с Нормами неприменимого снабжения труб, оборудования, материалов и запасных частей на газопроводе.

Анализ отказов и времени простоя показал, что тормозные системы, рулевое управление, внешние огни, стеклоочистители и шайбы, колеса и шины, двигатель и другие элементы конструкции, вероятно, будут отремонтированы

Предел на ремонт и техническое обслуживание на 2016 год составил 2,8 млн. Рублей.

Лимит на ремонт и техническое обслуживание на 2017 год был введен в размере 2800 тысяч рублей. В течение двух лет объем ремонта и технического обслуживания не изменился.

В отчетном периоде сезонные и техобслуживание выполнялись в соответствии с утвержденным графиком строительства и дорожных транспортных средств в 2016 году на сумму 2920,0 тыс. Рублей.

В отчетном периоде сезонное и техническое обслуживание проводилось в соответствии с утвержденным графиком строительства и дорожной техники в 2017 году на сумму 3140,0 тыс. Рублей. По причинам, перечисленным выше, количество сезонных и эксплуатационных расходов увеличивается ежегодно.

Предел для топлива от Юргинского LPGMG ООО «Газпром трансгаз Томск» в 2016-17. Он не меняется и составляет 8,5 млн. Рублей.

Сторонние транспортные средства не участвовали в 2016 - 2017 годах. Поскольку вся работа была выполнена экономически.

Таблица 2 – Структура технологического транспорта (единиц)

Вид оборудования	Всего	В том числе			
		Собственные	Арендуемые у ПАО «Газпром»	Арендванные у других субъектов	Использующие природный газ в качестве моторного топлива

Грузовые автомобили – всего	2	2	0	0	0
В том числе импортные	1	1	0	0	0
Специализация на автомобильном шасси – всего	22	21	0	0	0
В том числе импортные	1	1	0	0	0
Приводы и полуприводы – всего	7	7	1	0	0
В том числе импортные	0	0	0	0	0
Строительно-дорожные машины – всего	17	17	0	0	0
В том числе импортные	4	4	0	0	0
Автобусы и микроавтобусы: всего	3	3		0	0
В том числе импортные	1	1	0	0	0
Легковые автомобили – всего	6	5	1	0	0
В том числе импортные	3	3	0	0	0
Вспомогательное и грузоподъемное оборудование – всего	3	3	0	0	0
Снегоходы	2	1	1	0	0

Прочие агрегаты	0	0	0	0	0
	67		3		

Таким образом, данные таблицы показывают, что филиал использует в основном собственный технологический транспорт, при этом ни один транспорт не использует природный (сжатый) газ в качестве моторного топлива. Хотя существует необходимость в использовании транспорта на газомоторном топливе. Для реализации этой задачи необходимо иметь заправочную станцию типа АГНКС-2, которые широко используются другими филиалами ООО «Газпром трансгаз Томск». Так как газомоторное топливо значительно удешевляет затраты на приобретение ГСМ.

Таблица 3 – Сравнительная таблица стоимости моторного топлива

Наименование моторного топлива	Бензин АИ-92	Дизельное топливо ДТ	Компримированный газ
Стоимость моторного топлива в (руб./литр)	38	42	16

Таблица 4 – Загрузка технологического транспорта (тыс. км.)

Вид оборудования	Ед. изм.	План 2016 г.	Факт 2016 г.	План 2017 г.	Факт 2017 г.
Грузовые автомобили	тыс. км	32	38	32	39
	тыс. т	13	17	13	16
	тыс. т. км	220	240	220	241
Спецтехника на автомобильном шасси	тыс. м. час	17	18	17	19
Прочие и полуприцепы	тыс. км	13	18	13	17
Строительные дорожные	тыс. м. час	13	19	13	18

Автобусы и микроавтобусы	тыс. км	250	265	250	260
	тыс. пасс.	32	34	32	33
	тыс. пасс. Км	73	73	73	76
Легковые автомобили	тыс. км	280	295	280	294

Данные таблицы показывают о полной загруженности транспорта Юргинского ЛПУМГ.

Для эффективного планирования потребности ТС определяются грузооборот предприятия и грузопотоки.

Грузооборот - это сумма всех грузов, перемещаемых на предприятии за определенный промежуток времени (или сумма всех грузопотоков предприятия).

Грузопоток - количество грузов (т, цд, кг), перемещаемых в определенном направлении между цехами и складами за определенный промежуток времени.

Грузопотоки рассчитываются на основании:

- видов перемещаемых грузов;
- пунктов отправления и доставки;
- расстояний между пунктами;
- объемов перемещаемых грузов;
- частоты и регулярности перевозок.

Перевозки подразделяются на разовые и маршрутные.

Разовые перевозки - перевозки по отдельным неповторяющимся заказам (заявкам).

Маршрутные перевозки - постоянные или периодические перевозки по определенным маршрутам.

Таким образом, объем транспортных работ по филиалу (грузооборот) определяется на основании данных о количестве поступающих и отправляемых грузов с учетом их номенклатуры и ~~внутрифирменных~~ перемещений в процессе использования.

Согласно шахматному листку и генеральным планам компании, составлена диаграмма трафика, т.е. Графическое представление в соответствующем масштабе всех грузовых потоков по генеральному плану предприятия. Анализ блок-схемы облегчает идентификацию неэффективной транспортировки и установление оптимальной транспортной схемы, которая является основой всех расчетов работы транспорта. Тип и структура парка транспортных и подъемно-транспортных машин, количество погрузочно-разгрузочных поста, тип маршрутов прерывистого (циклического) действия означает, что маятник или кольцо, обеспечивающие большую нагрузку транспортных средств, устанавливаются для грузооборота и грузопотоков.

Перевозка основных материалов - сырья - составляет 70-95% от общего грузооборота.

Планирование транспортного сектора на Юргинском ЛПГМГ ООО «Газпром трансгаз Томск» осуществляется в соответствии с правилами организации и ведения текущего и капитального ремонта транспортных средств в ООО «Газпром трансгаз Томск» заключается в подготовке годового (квартального) план производственно-хозяйственной деятельности с разбивкой по ключевым показателям по месяцам. Этот план предусматривает расчет производственной программы (плана транспортировки), объема погрузочно-разгрузочных операций, количества транспортных средств и механизмов, количества рабочих, фонд заработной платы, смету расходов и другие показатели транспортной отрасли.

Рабочий план на 2018 год, проблемы и трудности в работе:

- осуществлять деятельность в соответствии с планом, утвержденным Приказом № 874 от 10.11.2016 «Об осуществлении Плана действий по безопасности дорожного движения ОАО «Газпром трансгаз Томск» на 2018 год»;

- осуществлять сезонное и техническое обслуживание транспортных средств и дорожно-строительных машин в соответствии с утвержденным графиком на 2018 год;

- Подготавливать и проводить полугодовой и ежегодный технический осмотр транспортных средств и дорожно-строительной техники в соответствии с утвержденным графиком на 2018 год.

Таблица 5 – Затраты на техническое обслуживание и капитальный ремонт технологического транспорта, (тыс. руб.)

Вид оборудования	Вид работ	План 2016	Факт 2016	План 2017	Факт 2017
Грузовые автомобили	ТОиТР	500	570	500	690
	капремонт				
Спецтехника на автомобильном шасси	ТОиТР	390	410	400	420
	капремонт	-	-	-	-
Строительно дорожные машины	ТОиТР	600	590	600	620
	капремонт				
Прицепы и полуприцепы	ТОиТР	120	80	110	140
	капремонт	-		-	-
Автобусы и микроавтобусы	ТОиТР	550	580	550	570
	капремонт	-		-	
Легковые автомобили	ТОиТР	640	690	640	700
	капремонт	-		-	
Всего	ТОиТР	2800	2920	2800	3140
	капремонт				

Из таблицы 5 можно сделать вывод, что стоимость технического обслуживания и капитального ремонта технологического оборудования возрастает, в первую очередь это связано с тем, что эксплуатация транспорта происходит в условиях бездорожья и в суровых климатических условиях. Для оценки незапланированных ремонтов и количества собранных услуг технического обслуживания статистические данные представлены в таблице 6.

Таблица 6 – Проведение технического обслуживания и внеплановых ремонтов в 2016 – 2017 г.

№ п/п	Год	Количество единиц	Общес количество технических обслуживаний	Общес количество внеплановых ремонтов	Количество технических обслуживаний на 1 единицу в 2016 году	Количество внеплановых ремонтов на 1 единицу в 2017 году
1	2016	67	104	190	1,5	2,8
2	2017	67	137	229	2	3,4

Результаты анализа проведения технического обслуживания и внеплановых ремонтов показывают, что больше всего выходят из строя: ведущие мосты транспортных средств, КПП, сцепления и редукторы.

Необходимо учитывать также показатель аварийности. За 2016-2017 гг. не произошло ни одного дорожно-транспортного происшествия с участием транспортных средств Юргинского ЛПУМГ, что говорит о достаточно высоком уровне проводимых профилактических мероприятий направленных на укрепление трудовой и транспортной дисциплины.

На базе исследования проведенного в третьей главе можно сделать следующие выводы: структура транспортного цеха и штатная численность работников отвечает деятельности предприятия, филиал использует в основном собственный технологический транспорт, транспортный парк требует обновления, затраты на сезонное и техническое обслуживания возрастают.

В заключение можно сделать вывод, что на рассматриваемом предприятии Юргинского ЛПУМГ ООО «Газпром трансгаз Томск» существенное внимание уделяется транспортному хозяйству. Однако существуют и проблемы, нуждающиеся в анализе и решении.

1. В сфере стабильного функционирования транспортных средств, выявлены проблемы, вызванные состоянием их сильной изношенности, которые решаются закупкой новых автотранспортных средств.

2 В области технического обслуживания и ремонта транспортных средств была определена необходимость внедрения методов повышения и повышения эффективности транспортной отрасли.

3 Определена необходимость использования АСУ в системе учета и обработки данных транспортной экономики, которая решается путем внедрения автоматизированных средств регистрации и обработки данных.

4 Результаты проведенного исследования

4.1 Разработка мероприятий по повышению эффективности деятельности транспортного хозяйства Юргинского ЛПУМГ ООО «Газпром трансгаз Томск»

Для повышения эффективности транспортной отрасли ООО «Юргинский ЛПУМГ» «Газпром трансгаз Томск» был разработан комплекс мер. Рассмотрим каждое событие в деталях.

1. Повысить производительность подвижного состава за счет улучшения организации перевозок.

Повышение производительности подвижного состава может быть достигнуто за счет увеличения коэффициента загрузки грузоподъемности и пробега. В этом случае почти не требуется увеличение требований к оборотному капиталу, за исключением небольшого увеличения запасов моторного топлива.

С улучшением технических и эксплуатационных параметров, таких как техническая скорость, время простоя при погрузке и разгрузке, время автомобиля на линии в сутки, отношение автомобилей к линии, производительность автопарка увеличивается.

Значение технических и эксплуатационных показателей определяет уровень производительности подвижного состава, стоимость транспортировки.

2. Строгое соблюдение режима сбережений при расходовании материальных и денежных ресурсов на основе внедрения прогрессивных норм потребления горюче-смазочных материалов, запасных частей, автомобильных шин, а также ликвидации расточительного потребления и потери материальных активов.

Многие предприятия используют систему работы с «колесами». Этот метод подразумевает, что в случае сбоя при транспортировке, в частности, когда блок разрушается, изменяется весь блок или запасная часть. Если

использовать систему PPR, это поможет исключить замену блоков путем своевременного обслуживания, диагностики всего объекта (транспортного средства), поскольку запланированное профилактическое обслуживание осуществляется путем выполнения запланированных ТОТ-1, ТОТ-2 и С в соответствии с к графику работы. В рабочем графике описываются операции работы, скорость выполнения обслуживания, марки автомобиля.

На графике обратите внимание на запланированный день установки автомобиля для следующего обслуживания. Однако, учитывая, что фактический пробег автомобиля в запланированный период отличается от запланированного или среднего за предыдущий месяц по разным причинам, этот метод планирования трудно реализовать без снижения превентивной ценности системы технического обслуживания транспортного средства. Этот метод планирования полезен, когда ежедневные пробеги автомобилей относительно стабильны, а коэффициент использования парка близок к единице.

При планировании обслуживания фактического пробега для каждого автомобиля сохраняется карта лицевой стороной вверх, в которой записываются дневной пробег и обычный пробег между следующими типами обслуживания, и на этой основе день фактической настройки автомобиля для обслуживания установлен.

На передней карточке бухгалтер подсчитывает фактический пробег автомобиля с последней службы, и, если его значение близко к запланированному, назначается следующий день установки автомобиля для следующего обслуживания.

Этот метод планирования гарантирует, что каждое транспортное средство помещается в отдел технического обслуживания в соответствии с его фактическим пробегом, техническим состоянием и условиями эксплуатации и в то же время позволяет контролировать фактическую работу службы.

График прохождения технического обслуживания

№ Авто моби лей	Дни месяца																			
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
1	то-2							то-1							то-1					
2		то-2							то-1							то-1				
3			то-2							то-1							то-1			
4				то-2							то-1							то-1		
5					то-2							то-1							то-1	
6	то-1					то-2							то-1							то-1
7		то-1					то-2							то-1						
8			то-1					то-2							то-1					
9				то-1					то-2							то-1				
10					то-1					то-2							то-1			

3. Совершенствование организации логистики, нормирования и планирования.

В этом направлении необходимо избавиться от практики подачи задуманных заявок на материалы, запасные части, шины и топливо к транспортному предприятию (импортируя их в явно завышенные количества). Это приводит к замораживанию средств в ненужных и ненужных материальных ценностях.

В ТЭР необходимо своевременно выявлять и внедрять вышеуказанные избыточные и избыточные запасы материальных ценностей. Для этого необходимо организовать правильный учет материалов и хорошо организовать хранилища.

4. Сокращение времени простоя подвижного состава в ТО-2 и текущих ремонтов способствует сокращению незавершенного производства, что, в свою очередь, также способствует повышению эффективности предприятия.

5. Меры по экономии топлива, корректируют расход топлива.

Важнейшей задачей сотрудников ТИК является соблюдение режима сбережений в расходовании материальных и денежных ресурсов. Ниже приведены меры, которые вы можете предпринять для экономии топлива:

Уменьшенное сопротивление качению.

Чтобы автомобиль долго двигался по инерции, т. е. Имел хороший выбег, необходимо тщательно отрегулировать тормозные системы, поддерживать давление в шинах, установленное нормами, регулярно проверять и, при необходимости, регулировать сходимость передние колеса и углы их установки, своевременно и регулярно смазывать и регулировать подшипники колес, а также применять смазочные материалы.

• Обеспечение экономичной работы двигателя.

Чтобы снизить расход топлива, вам необходимо:

- использовать его свой знак, который соответствует дизайну двигателя и сезону года;

- контролировать работоспособность системы охлаждения, избегая перегрева и переохлаждения двигателя;

- Изолируйте двигатель зимой, используя хорошо уложенные крышки на радиаторной подкладке и на капоте автомобиля;

- Регулярно проверяйте техническое состояние распределителя-выключателя, свечей зажигания и катушки зажигания на диагностических стойках;

- систематически проверять диагностические стенды карбюраторов и топливного оборудования дизельных двигателей;

- не допускать работу двигателя с превышением норм токсичности и дыма отработавших газов, а также при увеличении оборотов холостого хода;

- своевременно заменять или промывать фильтрующие элементы воздушных и топливных фильтров;

- Не допускайте утечки топлива из топливных линий и испарения его через свободно закрытую горловину топливного бака.

• Общая деятельность.

Снижение расхода топлива также достигается за счет регулярного тестирования технического состояния автомобиля на диагностических стендах, обслуживания всех автомобильных сборок в технически обоснованном состоянии, своевременного и полного выполнения всех операций технического обслуживания, уменьшения потерь при розливе при заправке автомобиля. Водитель должен знать экономичные методы вождения и иметь возможность использовать их всеми возможными способами, чтобы сократить время работы двигателя на холостом ходу, в том числе для прогрева двигателя до начала движения, знать, что расход топлива на автомобиле установлен к нему систематически учитывают расход топлива, и если он перерасходован, немедленно сообщите об администрации ТЭЦ. Транспортным средствам, потребляющим топливо сверх установленных норм, не разрешается работать.

Одной из форм избежания денежных средств является заключение контракта на поставку топлива и введение топливных карт. В дополнение к тому, чтобы избежать наличных денег, топливные карты позволяют устанавливать топливный предел при заправке на определенный период (день, месяц). Кроме того, возможность получать ежедневные отчеты о транзакциях на всех или любой выбранной карте за любой период, указывая номер карты, дату и время дозаправки, количество загруженного топлива, позволяет вам более строго контролировать расход топлива.

Оптимальный - это опция, которая включает запись путевых листов в электронной форме, когда для каждого параметра учета предоставляется соответствующее поле листа путевой точки: дата записи; маршрут; отправляющая компания; место назначения; тип груза; пробег (км); включая пробег с грузом (км); перевозимые грузы (тонны); оборот (тоннаж); продолжительность полета; время водителя; время работы машины; Тип топлива; количество топлива; сумма расходов на топливо; Имя водителя • транспортное средство • суточное пособие водителя • стоимость полета и т. д.

В результате этих мероприятий более эффективные транспортные и экспедиторские услуги предоставляются Юргинскому ЛПГМГ ООО «Газпром трансгаз Томск».

6 Мероприятия по обновлению и расширению парка.

Желательно исключить «неоднородность» автомобилей и определить единый знак (модель) для автопарка. Понятно, что это могут быть варианты различных автомобилей, для передвижных автомобилей и для личных. Прежде чем вы определите подходящую модель автомобиля, вам необходимо провести сравнительный анализ характеристик рассматриваемых моделей (расход топлива, гарантийный срок, запасные части и стоимость обслуживания, надежность).

Такой подход позволит нам заключить корпоративный контракт на поставку со значительными скидками. Кроме того, в будущем это снизит общую стоимость услуг.

Эта деятельность осуществляется путем внедрения системы профилактического обслуживания, направленной на определение использования резервов предприятия, увеличение объема транспортных услуг и снижение транспортных расходов на основе учета автотранспортных средств.

Экономический эффект от внедрения мер будет: снижение затрат на топливо на 5-7%,

Эффективное управление транспортными ресурсами предприятия должно быть направлено на повышение качества услуг, минимизацию издержек производства, сокращение сроков поставки и обеспечение бесперебойности поставок.

Таким образом, функционирование системы профилактического обслуживания и ремонта обеспечивает экономию материальных и трудовых ресурсов для поддержания высокой технической готовности и восстановления утраченной эффективности.

5 Социальная ответственность

5.1 Разработка программы корпоративной социальной ответственности

Корпоративная социальная ответственность (КСО) является довольно новым явлением для нашей страны. В то же время он уже давно активно развивается на Западе и является нормой для современного цивилизованного бизнеса. Существует несколько определений этого термина, наиболее точно это характеризуется следующим: CSR - это концепция, согласно которой компания учитывает интересы общества и берет на себя ответственность за влияние своей деятельности на клиентов, потребителей, сотрудников, поставщиков, акционеров, местных общин и других заинтересованных сторон, а также окружающей среды.

Основные принципы социальной ответственности:

1 Прозрачность проявляется в ясном и понятном поведении процедур. Любая информация, кроме конфиденциальных данных, должна быть общедоступной. Соккрытие или фальсификация данных недопустимо.

2 Систематичность отображается при наличии основных направлений для реализации конкретных программ. Директорат несет полную ответственность за текущую и последующую деятельность. Это должно быть интегрировано во все бизнес-процессы.

3 Релевантность указывает на своевременность и актуальность предлагаемых программ. Они должны охватывать значительное число людей и быть максимально видимыми для общественности. Отработанные средства необходимы для решения поставленных задач после объективной и регулярной оценки их.

4 Ликвидация конфликтных ситуаций, а также дистанцирование от конкретных религиозных или политических течений способствует эффективному разрешению социально значимых проблем. Это создает ситуацию полного выбора, а также следит за вашими предпочтениями. КСО является неотъемлемой частью корпоративного управления, а не просто

функцией общественных отношений. Эта деятельность, отраженная в системе экономических, экологических и социальных показателей устойчивого развития, осуществляется путем регулярного диалога с обществом, являющегося частью стратегического планирования и управления компанией. Поэтому решения в области КСО принимаются всеми взаимосвязанными уровнями корпоративного управления: владельцами компаний, советами директоров и руководством.

Суть этой работы заключается в том, что любые производственные и экономические решения принимаются с учетом их социальных и экологических последствий для компаний и общества. С этой конструкцией КСО становится мощным фактором стратегического развития, укрепления деловой репутации и конкурентоспособности, а также роста рыночной капитализации компаний.

На самом деле, КСО является политикой и реализацией стратегии устойчивого развития компании. Отвечая на публичные запросы, социально ответственная компания может взять на себя дополнительные обязательства, которые являются частью добровольного набора признаков социальной ответственности, что отвечает интересам самой компании и общества в целом.

В этой главе анализируется процесс управления корпоративной социальной ответственностью. В частности, дается краткое описание корпоративной социальной ответственности Юрги ЛПУМГ ООО «Газпром трансгаз Томск». Предложены рекомендации по совершенствованию управления корпоративной социальной ответственностью.

5.2 Определение стейкхолдеров организации

Заинтересованные стороны - заинтересованные стороны, которым деятельность организации оказывает прямое и косвенное влияние. В долгосрочной перспективе для организации важны как прямые, так и

косвенные заинтересованные стороны. Структура заинтересованных сторон Юргинского LPGMG ООО «Газпром трансгаз Томск» представлена в таблице ниже.

Таблица – Стейкхолдеры организации

Прямые стейкхолдеры	Косвенные стейкхолдеры
1 Работники	1 Органы местного управления
2 Потребители	2 Средства массовой информации
3 Поставщики материалов, оборудования	

Ниже вы найдете дополнительную информацию о наиболее значимых заинтересованных сторонах, их структуре и воздействии, взаимодействии с предприятием.

Сотрудники

В 2017 году размер списка Юргинского LPGMG ООО «Газпром трансгаз Томск» составил 226 человек. У работников есть определенные производственные задачи. Специалисты, работающие на предприятии, имеют специальное образование и квалификацию. При исполнении своих обязанностей компетентны. Для повышения квалификации персонал обучается, повышает свою квалификацию.

Потребители

Основными потребителями Юргинского LPGMG ООО «Газпром трансгаз Томск» являются предприятия, входящие в газотранспортную систему. Юргинский ЛПМГТ Газпром трансгаз Томск проводит постоянный мониторинг и принимает активные меры для привлечения клиентов.

Поставщики материалов, оборудования

Сбой оборудования - при возникновении незначительного сбоя проблема немедленно устраняется, если сама проблема решить невозможно. Юргинский ЛПМГТ ООО «Газпром трансгаз Томск» предоставляет услуги удаленного мониторинга оборудования и, при необходимости, инженера компании с визитом для решения проблем.

5.3 Определение структуры программ КСО

Структура программ КСО представляет собой портрет КСО ООО «Юргинский ЛПГМГ» «Газпром трансгаз Томск». Выбор программ, а следовательно, и структуры КСО, зависит от целей Юргинского ЛПГМГ ООО «Газпром трансгаз Томск» и выбора заинтересованных сторон, на которых будут направлены программы. КСО, реализуемые ООО «Юргинский ЛПГМГ» «Газпром трансгаз Томск», их тип, сроки реализации, заинтересованные стороны и основные ожидаемые результаты программ представлены в таблице.

Таблица – Структура программ КСО

№	Стейкхолдеры	Описание элемента	Ожидаемый результат
1	Работники предприятия	- Безопасность труда работников предприятия; - развитие и обучение персонала, возможности карьерного роста; - оказание помощи работникам	- Предоставление рабочих мест с конкурентоспособным уровнем оплаты труда и социальных льгот; - обеспечение безопасных условий труда и высокого уровня социально-бытовых условий; - содействие всестороннему профессиональному и культурному развитию работников
2	Потребители	Благотворительные пожертвования	- Обеспечение потребителей современными услугами; - расширение предоставляемых услуг
3	Поставщики материалов, оборудования	- Уменьшение затрат на развитие - стабильность развития	- Взаимное соблюдение договорных обязательств; - стимулирование развития конкуренции в сфере услуг для Юргинского ЛПГМГ ООО «Газпром трансгаз Томск»
4	Средства массовой информации	- Открытая информация о результатах работы предприятия	Позитивное освещение в средствах массовой информации: газеты, журналы, Интернет
5	Органы местного самоуправления	- Эквивалентное финансирование; - социально значимый маркетинг	- Стимулирование национального экономического роста и социального прогресса

В сфере внутренней социальной политики компания осуществляет многонаправленную деятельность:

- создание привлекательных рабочих мест,
- выплата заработной платы юридическим лицам на уровне, обеспечивающем сохранение и развитие человеческого потенциала, конкурентоспособного на рынке труда;
- развитие персонала, включая его профессиональную подготовку;
- непрерывное обучение сотрудников;
- охрана здоровья и обеспечение безопасных условий труда;
- социальное страхование работников (выплата пособий на страницах нетрудоспособности, предоставление оплачиваемого отпуска во время родов и послеродового периода, пособия по уходу за ребенком до достижения возраста полутора лет);
- компенсационные и стимулирующие платежи.

Система оплаты труда.

Система оплаты труда в компании соответствует нормам, установленным Трудовым кодексом Российской Федерации, федеральными законами и иными нормативными правовыми актами Российской Федерации, которые являются обязательными для применения на территории России, включает:

- минимальная заработная плата,
- коэффициенты округа и надбавки к заработной плате,
- оплата труда в увеличенном размере в особых условиях (ночь, праздничные бонусы),
- порядок аттестации работников,
- Трудовые нормы.

5.4 Определение затрат на программы КСО

На этом этапе мы определим бюджет программ КСО ООО «Юргинский ЛПГМГ» «Газпром трансгаз Томск» с учетом результатов, полученных в таблице. Важным шагом является определение вклада организации с эквивалентным финансированием или корпоративным волонтерством. Мы суммируем основные издержки ООО «Юргинский ЛПГМГ» «Газпром трансгаз Томск» по корпоративной социальной ответственности.

Таблица – Затраты на мероприятия КСО

№	Мероприятие	Единица измерения	Стоимость реализации на планируемый период
1	Организация отдыха детей персонала в детском лагере в летний период	тыс. руб.	250 тыс.руб.
2	Предоставление услуг на льготных условиях общественной организации «N»	Шт.	10 000 руб.
3	Бесплатная распечатка листовок для городского мероприятия	Шт.	50 000 руб.

Таким образом затраты на разработку КСО составляют 310 тысяч рублей.

5.5 Оценка эффективности программ и выработка рекомендаций

Оценка эффективности мероприятий КСО представлена в таблице.

Таблица - Оценка эффективности мероприятий КСО

№	Название мероприятия	Затраты	Эффект для компании	Эффект для общества
1	Организация отдыха детей персонала в детском лагере в летний период	250 тыс.руб.	Повышение лояльности персонала	Улучшения оказание услуг
2	Предоставление услуг на льготных условиях общественной организации «N»	10 тыс. руб.	Улучшение имиджа компании	Помощь общественным организациям и благотворительным фондам; Помощь нуждающимся; Решение социальной проблемы
3	Бесплатная распечатка листовок для городского мероприятия	50 тыс. руб.	Установление связи с органами	Решение социальной проблемы

Программа КСО Юргинского LPGMG «Газпром трансгаз Томск» полностью соответствует целям и стратегии организации. В компании доминирует внутренняя КСО.

Таким образом, нынешняя ситуация в Юргинском LPGMG ООО «Газпром трансгаз Томск» характеризуется необходимостью развивать и распространять практические системы и методы развития корпоративной этики и социальной ответственности. В то же время основными приоритетами являются взаимовыгодные интересы Юргинского LPGMG ООО «Газпром трансгаз Томск» и компании, использующие ведущие международные стандарты. Соответственно, основные цели ООО «Юрга LPGMG» «Газпром трансгаз Томск» в социальном контексте - обеспечить устойчивое развитие как для предприятий, так и для общества в целом, а также повысить их привлекательность для сообщества. Социальная функция в этом случае минимально реализуется - за счет сохранения или увеличения количества рабочих мест, хорошей деловой практики в рамках обязательств, установленных компанией.

Заключение

Транспортные средства, без сомнения, очень важны для предприятия любой отрасли. Без этого невозможно перемещать материалы и продукцию через территорию завода, поставлять сырье и полуфабрикаты и отправлять готовые продукты потребителю. Поэтому рациональная организация работы транспорта необходима для рентабельной работы предприятия.

В настоящее время цены на топливо и транспортные услуги постоянно растут, что, естественно, сказывается на стоимости и цене продукции. Поэтому необходимо найти резервы для снижения доли этих затрат.

Приоритетным направлением развития транспортной экономики является их механизация и автоматизация, внедрение новой техники и методов работы. Все это поможет снизить затраты на его содержание и повысить производительность труда и, соответственно, прибыль предприятия.

Улучшение организации транспортной экономики также связано с устранением чрезмерно дальнего трафика, встречного, возвратного, пустого и не полностью загруженного транспортного средства.

Основные направления совершенствования организации работы внутрихозяйственного транспорта:

централизация транспортных средств и концентрация транспортных средств;

углубление специализации внутризаводского транспорта;

механизация и автоматизация подъемно-транспортного оборудования и погрузочно-разгрузочных работ;

применение математических методов и компьютеров для оптимизации внутриотраслевых поставок.

Можно сделать вывод, что для любого предприятия: крупного или среднего, с любым уровнем и типом производства, особое внимание должно быть уделено транспортной экономике.

Список используемых источников

1. Абдукаримов И.Т., Беспалов М.В. Финансово-экономический анализ хозяйственной деятельности коммерческих организаций: учебник / И.Т. Абдукаримов, М.В.Беспалов-М.: Инфра-М, 2013. - 320 с.
2. Анализ финансово-хозяйственной деятельности: учебник / L.N. Чечевицын К.В. Cheshevitsyn. - Ростов-на-Дону: Феникс, 2013 г. - 368 с.
3. Ефимычев Ю.И., Стрелкова Л.В., Ильичева Н.М. Организация производства: Учеб. - Н. Новгород: Издательство ННГУ, 2014. - 230 с
4. Кнышова Е.Н., Панфилова Е.Е. Экономика организации: Учеб. - Москва: ФОРУМ: ИНФРА-М, 2014. - 336 с.
5. Ковалев В.В. Финансовый анализ: методы и процедуры: учебник для университетов / В.В. Ковалев. - Москва: Финансы и статистика, 2014. - 560 с.
6. Любушин Н.П. Комплексный экономический анализ экономической деятельности: Учебник. Пособие для студентов университетов / Н.П. Любушин - 3-е изд. Перераб. и дополнительные. - М.: ЮНИТИ-ДАНА, 2016. - 448с.
- 7.Мельник М.В. «Анализ финансовой отчетности: учебное пособие», М. Омега-Л, 2014. - 451 с.
8. Марченко Л.Я. Транспортные средства. - Москва: 2013.
9. Николаева О.Е., Шишкова Т.В. Управленческий учет. - М.: КомКнига, 2015 г. - 400 с.
10. Организация производства: учебник для вузов / Туровец О.Г., Попов В.Н., Родионов В.Б. и др.; Издание Туровка О.Г. - Москва: Экономика и финансы, 2014.
11. Панфилова Е.Е. Экономика организации: Учебник. - Москва: ФОРУМ: ИНФРА-М, 2014. - 336 с.
12. Прикина Л.В. Экономический анализ предприятия, учебник для вузов. - М.: ЮНИТИ-ДАНА, 2014. - 252 с.

13. Савицкая Г.В. Анализ экономической деятельности предприятия: Учебник. - Москва: Инфра-М, 2017. - 378 с.
14. Сайфулин Р.С., Негашев Е.В., Шеремет А.Д. Методы финансового анализа. - Москва: ИНФРА-М, 2015. - 208 с.
15. Селезнева Н.Н. Финансовый анализ, учебное пособие. - М.: ЕДИНСТВО-ДАНА, 2015 г. - 157 с.
16. Семенов В.М. Экономика предприятия М.: Центр экономики и маркетинга, 2013 г. - 416 с.
17. А. Стражев. Анализ экономической активности предприятия. Учебник. - М.: Прогресс, 2014. - 527с.
18. Фатхутдинов Р.А. Организация производства. - Москва: ИНФРА-М, 2013 г. - 672 с.
19. Экономический анализ экономической активности / В. И. Герасимова, Г. Л. Харевич. - Минск: Право и экономика, 2013. - 513 с.
20. Экономический анализ. Основы теории. Всесторонний анализ экономической деятельности организации: учебник / [Н. В. Войтоловский и др.]. - М.: Юрайт: ID Юрайт, 2014. - 507 с.
21. Экономический анализ: учебник / [Ю. Г. Ионова и др.]. - Москва: Московская финансово-промышленная академия, 2015 г. - 426 с.